

TREM E METRÔ EM UM

# CENTRO DE BAIRRO NO GUARÁ

ALUNA: BEATRIZ LOYOLA DE LIMA 09/07570  
ORIENTADORA: CAROLINA PESCAIORI

79.383. Este é o número estimado de pessoas que se deslocam diariamente pela manhã para o DF, vindas de várias partes do Entorno, principalmente de Águas Lindas, Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso, e Cidade Ocidental, segundo dados do Plano Diretor de Transporte Urbano e mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU. Acidentes, ônibus quebrados, desvios, e longas filas de congestionamento, fazem parte da rotina diária de quem chega ao DF por suas principais rodovias. Uma das soluções para este e outros problemas de mobilidade no DF pode ser o transporte sobre trilhos.



Com uma frota de veículos superior a 1 milhão e 300 mil, o Distrito Federal enfrenta sérios desafios com relação à mobilidade urbana. Os grandes projetos e obras de ampliação de importantes avenidas do DF ilustram a preocupação em atender à demanda crescente por transporte, porém o fazem com pouca eficiência e a um custo social e ambiental altíssimo. É neste cenário que surge a possibilidade de reativação de uma importante infra estrutura que há 25 anos permanece sem transportar passageiros: a ferrovia.

Em consonância com várias manifestações populares, veio da Superintendência do Desenvolvimento do Centro Oeste - SUDECO, o interesse em viabilizar a reativação da Ferrovia que liga Brasília à Luziânia para transporte de passageiros. Em dezembro de 2011 foi assinado um acordo de Cooperação Técnica entre os agentes públicos envolvidos, e em 2013 foi contratado um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para o empreendimento. A SUDECO agora aguarda o resultado deste estudo para dar continuidade ao projeto ferroviário.

### Na Linha



O percurso da linha férrea dentro do DF inicia próximo à BR 040, passa pelo Park Way, Núcleo Bandeirante, Guará e SIA, e culmina na antiga Estação Rododiferroviária de Brasília, projetada por Oscar Niemeyer.

Segundo dados da SUDECO, a reativação da linha para passageiros poderia beneficiar 500 mil habitantes, visando à melhoria da mobilidade urbana e a integração do Distrito Federal com Estado de Goiás. Estima-se que o tempo de viagem entre Brasília e Luziânia que hoje chega a duas horas nos horários de pico poderia ser reduzido pela metade.

Dentre os locais por onde passa atualmente a ferrovia, o trecho do Guará destaca-se por ser o único ponto onde a ferrovia cruza com a linha de metrô. Esta proximidade dos trilhos favorece a integração dos dois modais, que representaria para muitos trabalhadores (especialmente para aqueles vindos do entorno) a possibilidade de acesso ao centro da capital com maior rapidez, segurança e pontualidade.

O cruzamento entre as duas linhas de transporte sobre trilhos acontece no limite de uma extensa faixa gramada, localizada exatamente entre os Guarás I e II. O terreno corresponde à faixa de domínio da linha de alta tensão de FURNAS, e abriga as torres que suportam a rede - fato que restringe a ocupação da área.

Contudo, a proximidade com a feira do Guará, com as estações do metrô, e com as ocupações do Guará I e do Guará II, tornam a área especialmente interessante para a ocupação urbana. A vocação desta área, dada sua localização central não poderia ser outra senão de "centro". E a configuração de um centro naquela exata localização poderia contribuir para a integração dos núcleos já consolidados dos Guarás I e II, que hoje não se reconhecem como parte do mesmo todo.

Principais Elementos do Projeto

Plataforma de embarque do trem ❶

A plataforma de embarque do trem foi idealizada para ser semi enterrada e com uma cobertura jardim que dá continuidade ao espaço verde da praça de estação intermodal. Desta forma permite a integração das pessoas com a paisagem que tem Águas Claras ao fundo e vegetação que se adensa em direção ao Córrego Vicente Pires.

Praça da Estação Intermodal ❷

A Estação intermodal configura a fachada principal de uma grande praça, com belos espaços gramados e arborizados, com dimensões para receber, além do fluxo normal de pessoas em trânsito, outras atividades tais como eventos culturais, shows, exibição de filmes a céu aberto, comemorações da comunidade, piqueniques familiares, etc.

Estação Intermodal de Integração trem-metrô ❸

Este foi o ponto escolhido para localização da Estação intermodal que fará a integração entre os trem metropolitano e o metrô. Além de sua função de "nó" ferroviário, recomenda-se que ela abrigue uma variedade de pequenos comércios além de serviços de utilidade pública, como por exemplo o "Na Hora".

Edificações de uso misto ❹

Com exceção dos edifícios institucionais já determinados, as demais construções ao longo do projeto são de uso misto. A intenção é dar flexibilidade para que a área se desenvolva de acordo com sua própria dinâmica, ou seja, permitindo que o comércio aflore onde for desejado, sem contudo deixar de oferecer residências, que é o principal fator para elevar a densidade da área, aumentar os usuários do transporte público oferecido, e garantir que o uso da área não fique restrito ao horário comercial.

Praça do Centro Cultural ❺

O espaço em frente ao Centro cultural proposto foi idealizado como uma praça que se integra com o calçadão do projeto. A ideia que as atividades do centro cultural se estendam até esta praça que seria assim um "grande foyer a céu aberto", e dialoguem também com os usuários da estação de metrô logo em frente. Para enriquecer o espaço, foi sugerida uma área com jatos de água que saem do chão, e que podem virar a diversão de crianças e adultos principalmente nos finais de semana.

Centro Cultural ❻

Um centro cultural com sala de espetáculo e espaço de exposições foi proposto nesta área para suprir uma grande carência do Guará, que tem como única opção de lazer cultural as salas de cinema de um shopping próximo. A localização próxima ao metrô tem como objetivo facilitar seu acesso, atrair pessoas pela sua programação, e tornar este ponto central do projeto uma área de encontro, diversão e lazer.

Equipamento de Ensino profissionalizante ❼

O PDL previa a necessidade de um equipamento educacional de grande porte. Pensou-se então que na área próxima a biblioteca poderia estar previsto um espaço para ensino profissionalizante, como um braço do SENAC ou IFB, por exemplo, que tem como principal característica, funcionar em mais horários do que uma escola comum, uma vez que seu público é composto de jovens e adultos.

Biblioteca pública ❽

Na intenção de atender a carência do Guará por uma biblioteca pública (também expressa no PDL) este foi o local escolhido. A área fica próxima a um conjunto de colégios e faculdades no Guará I. Foi idealizada sobre pilotis, para não obstruir o calçadão e criar uma área sombreada de parada e descanso. Pensou-se também que em sua cobertura poderia funcionar um café que permitisse a bela vista de toda a extensão do projeto.

Área para quiosques ❾

Espaço para os tradicionais quiosques, "bombas" e etc, que tanto agradam a população do Guará. Os quiosques estão presentes também ao longo de toda a extensão da calçada, e não tem restrições de uso.

Praça da Estação de metrô "Feira" ❿

A estação "Feira" também ganhou uma praça, com área para quiosques e para o desafogo do volume de pessoas que desembarcam na estação. É por ela que as pessoas passam para cruzar a linha do metrô e chegar ao lado da Feira do Guará.

Edifício garagem ⓫

Em substituição ao antigo estacionamento da estação, se propôs um edifício garagem que possa atender à Feira do Guará e à estação de metrô.

Centro comunitário do Guará ⓫

Outra demanda prevista no PDL. Foi localizado próximo à feira e também a área administrativa da RA. Pode servir à população de diversas formas

Entrada do novo Parque do Guará ⓫

O projeto encerra com uma sugestão de que se concretize o projeto do Parque do Guará, com espaços de esporte e lazer para a população do Guará.

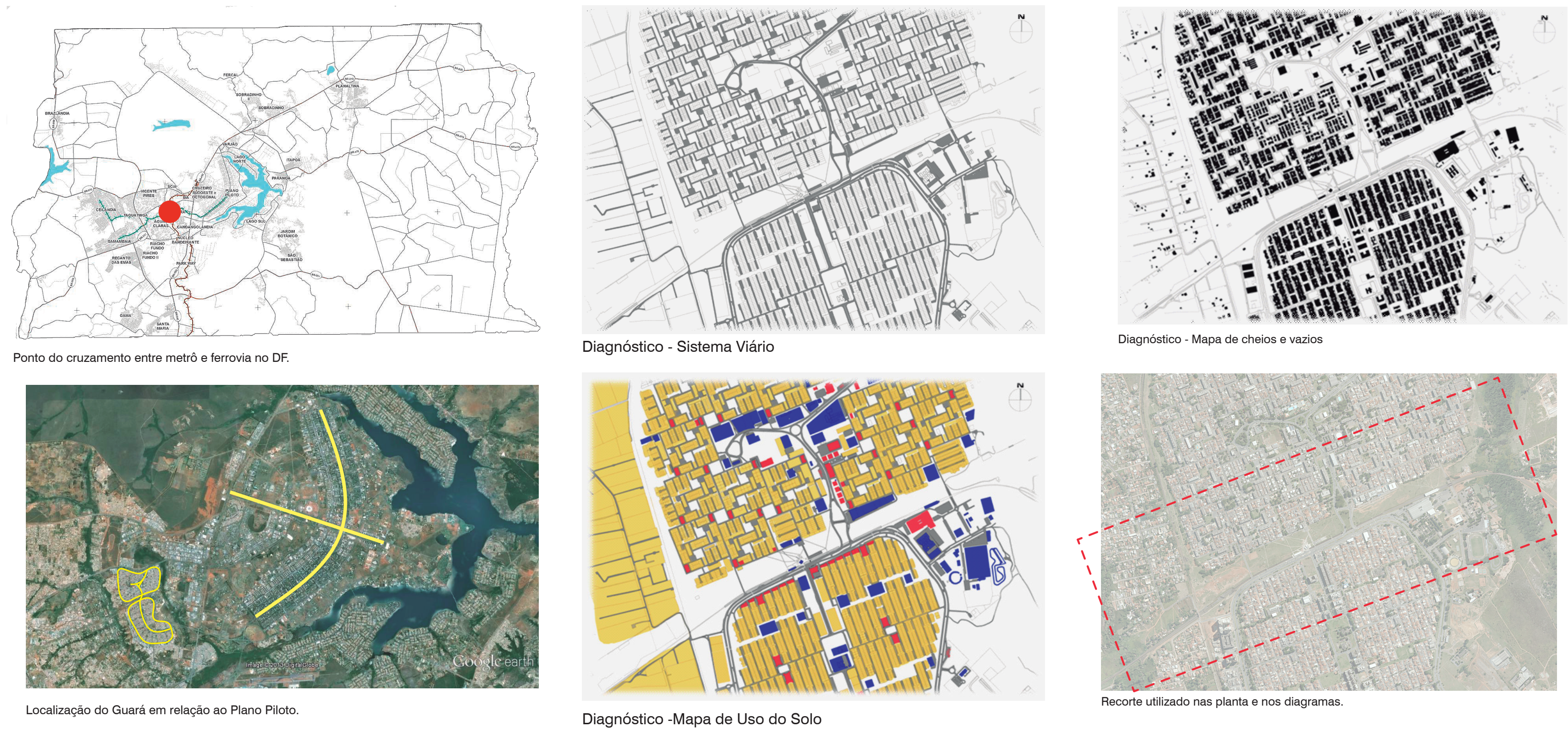
### Proposta



Planta de cobertura da área de intervenção esc.: 1:2500



Vista aérea do projeto a partir da praça da estação intermodal



Corte Longitudinal AA' esc.: 1:1250

**conceito:**

## INTEGRAÇÃO

das ocupações já consolidadas do Guará;  
dos caminhos de pedestres e veículos;  
dos diferentes modais de transporte;  
das paisagens naturais;  
das pessoas, nos espaços de uso comum.

**principais diretrizes:**

- Oferecer um percurso seguro e agradável para pedestres em toda a extensão do projeto;
- Fazer dos espaços públicos, o foco de orientação de edifícios e das atividades dos bairros;
- Atender a demandas da Região Administrativa já previstas no PDL, dentre as quais, uma Biblioteca Pública, um equipamento educacional de grande porte, e equipamentos culturais;
- Estabelecer a configuração deste centro pela diferenciação dos usos - presença de equipamentos coletivos, públicos e privados mais significativos, comércio e serviços - e não pela diferenciação de gabarito;
- Implementar equipamentos e atividades para usufruto e lazer da comunidade;
- Adequar os pontos de travessia de pedestres sobre a trincheira do metrô, conectando-os a malha urbana da cidade, contudo mantendo o compromisso de não cobrir completamente a trincheira a fim de manter sua ventilação natural;

Apesar da proximidade e do fato de pertencerem à mesma Região Administrativa, Guará I e Guará II apresentam diferenças morfológicas bastante significativas.

O Guará I, mais antigo, se configura a partir de uma quadra padrão que se repete e se encaixa ao redor de um tronco de sistema viário. Nos espaços intersticiais das quadras formam-se praças de escala local. Também ao redor do eixo viário principal se distribuem boa parte dos equipamentos públicos e coletivos de maior porte, como hospitais, centros de saúde, corpo de bombeiros, postos da polícia militar, igrejas, centros de ensino, entre outros.

Já o Guará II, estrutura-se por uma Av. Central ao longo da qual se concentram todos os edifícios residenciais e comerciais de maior gabarito. A Av. Contorno, também uma via principal, contorna o Guará II e dá acesso às suas quadras internas, que são divididas em vários conjuntos que terminam em cul-de-sacs. Cada quadra possui uma praça pensada para abrigar um equipamento coletivo, geralmente de educação. A distribuição dos conjuntos de casas favorece a sensação de que o Guará II é menos "permeável" e mais denso que o Guará I, o que pode ser percebido no mapa de cheios e vazios.

No Guará II está localizado também o Centro Administrativo, Vivencial e Esportivo (CAVE), onde encontram-se a Administração Regional, a Feira do Guará e o complexo esportivo, composto por estádio de futebol, ginásio de esportes, kartódromo, pista de skate, quadras coberta e descoberta, quadra de areia (vôlei e futevôlei), pista de BiciCross e MotoCross.

A falta de conexão das malhas urbanas e todas as diferenças morfológicas observadas contribuem para que não se reconheça uma identidade única do Guará, ao contrário do que se observa em outras regiões administrativas. Os próprios moradores estabelecem a distinção: quando questionados sobre onde moram, respondem logo "Moro no Guará I" ou "Moro no Guará II". O único elemento que parece não enquadrar-se nesta lógica é a Feira do Guará, conhecida somente como "Feira" e apropriada por todos os moradores, sem distinção.

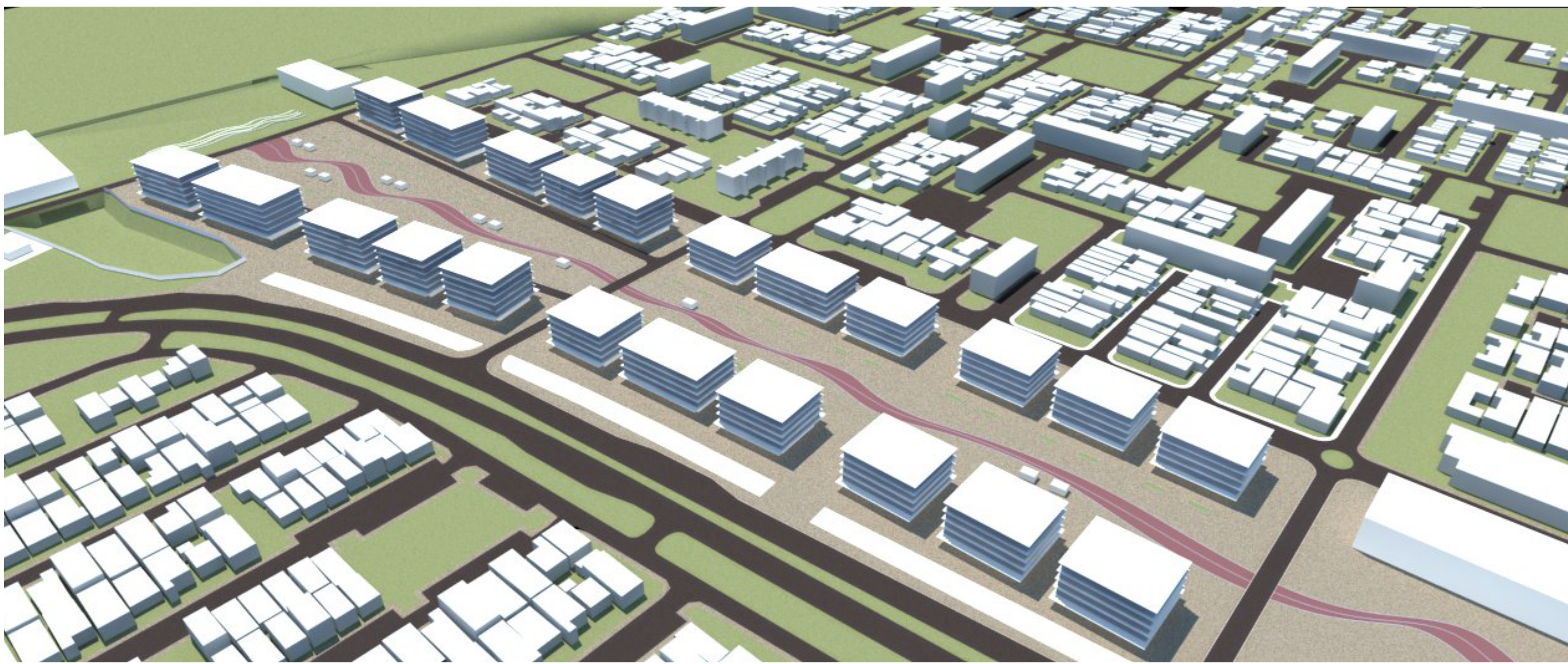
Com base neste diagnóstico, percebeu-se que a carência do Guará era por maior integração, e foi por este motivo adotou-se **integração** como o principal conceito para nortear o desenvolvimento do projeto.

Nova estação de metrô proposta

Edifícios de uso misto

Plataforma de embarque do trem





Estudo volumétrico - glebas à esquerda do balão



Estudo volumétrico - gleba central

### Transit Oriented Development

*ou desenvolvimento orientado ao transporte*

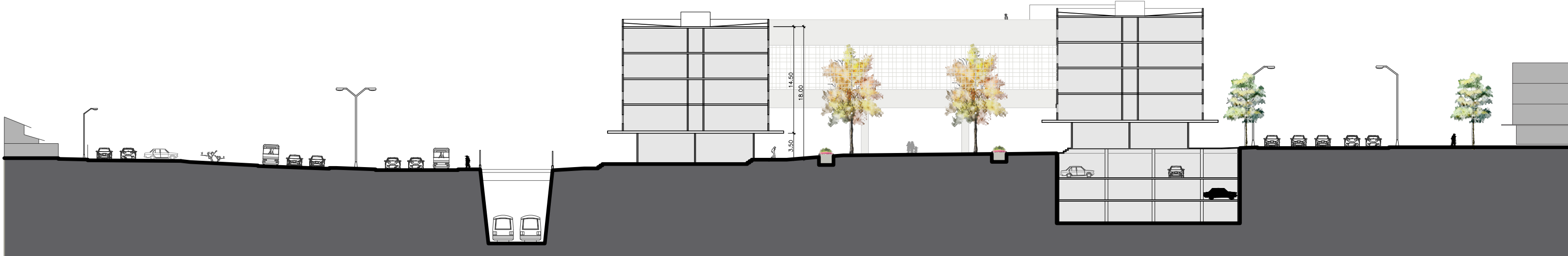
Abordagem que considera a malha e os nós de uma rede de transportes como elementos essenciais para nortear ações de planejamento urbano, e advoga em favor do adensamento do entorno das estações considerando seu raio de influência, e tirando proveito de seu potencial dinamizador da vida urbana.

Principais diretrizes:

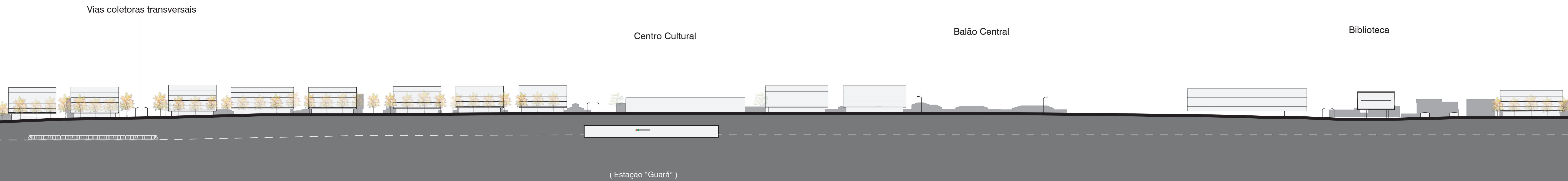
- organizar o crescimento a nível regional de maneira compacta e sustentável para a mobilidade;
- localizar os usos comerciais, habitacionais, laborais, recreativos (parques) e cívicos, a distâncias a que se possa ir caminhando das estações do sistema de transporte (transit stops);
- criar redes de vias "amistosas" para o pedestre, e que conectem destinos locais e atrativos;
- prover uma diversidade de moradias quanto à tipologia, densidade e custo;
- preservar habitats e fazer dos espaços públicos, o foco de orientação de edifícios e das atividades dos bairros;



Corte BB'  
esc.: 1:500

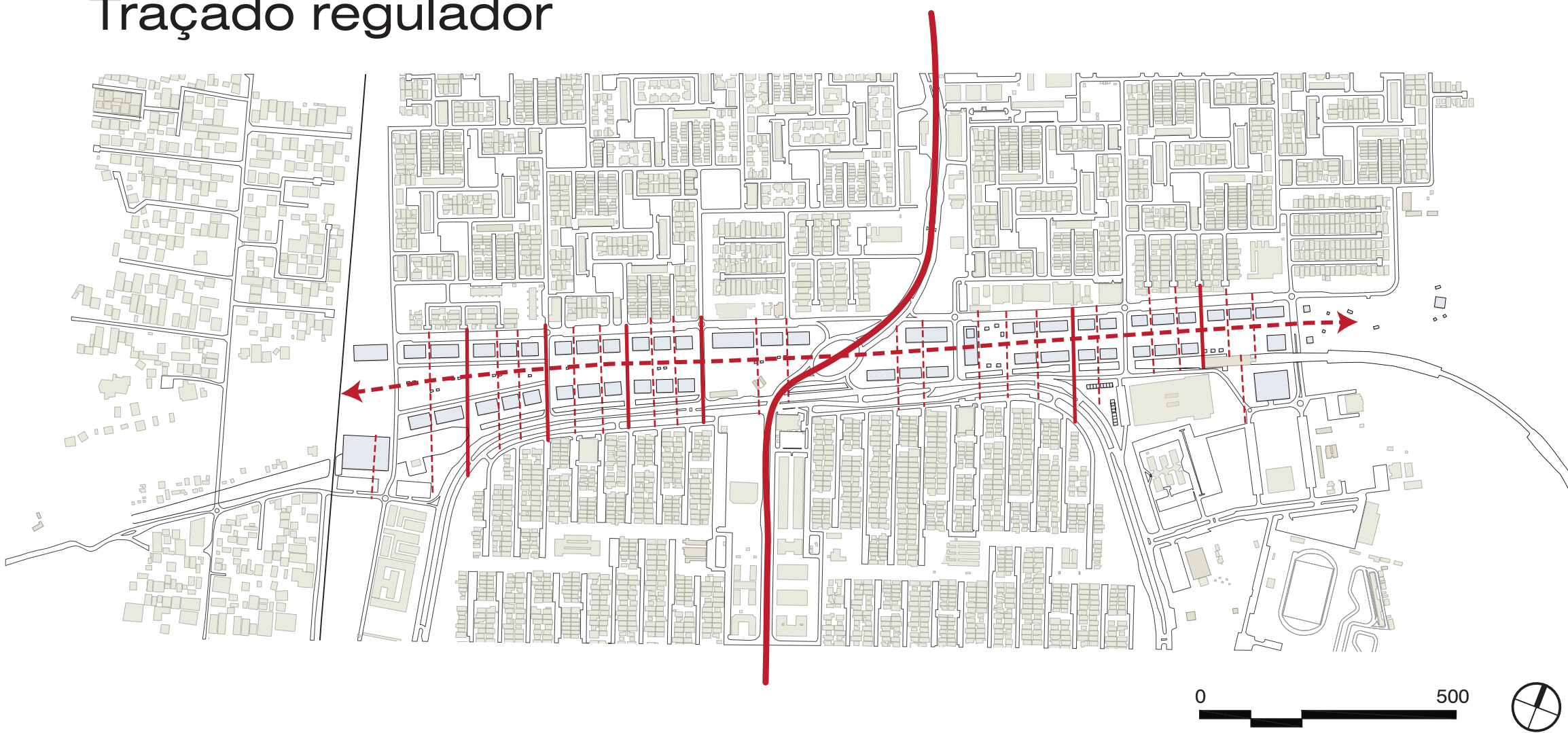


Corte CC'  
esc.: 1:500

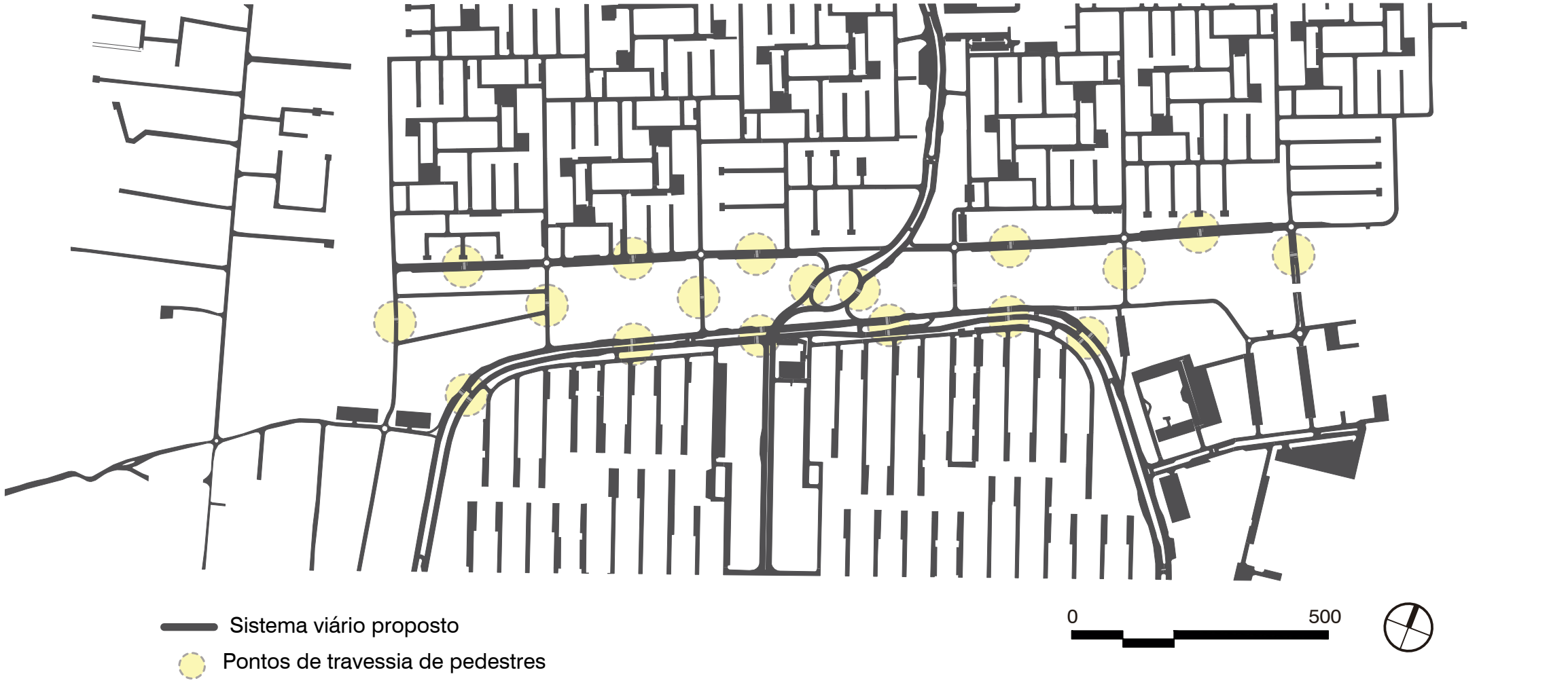




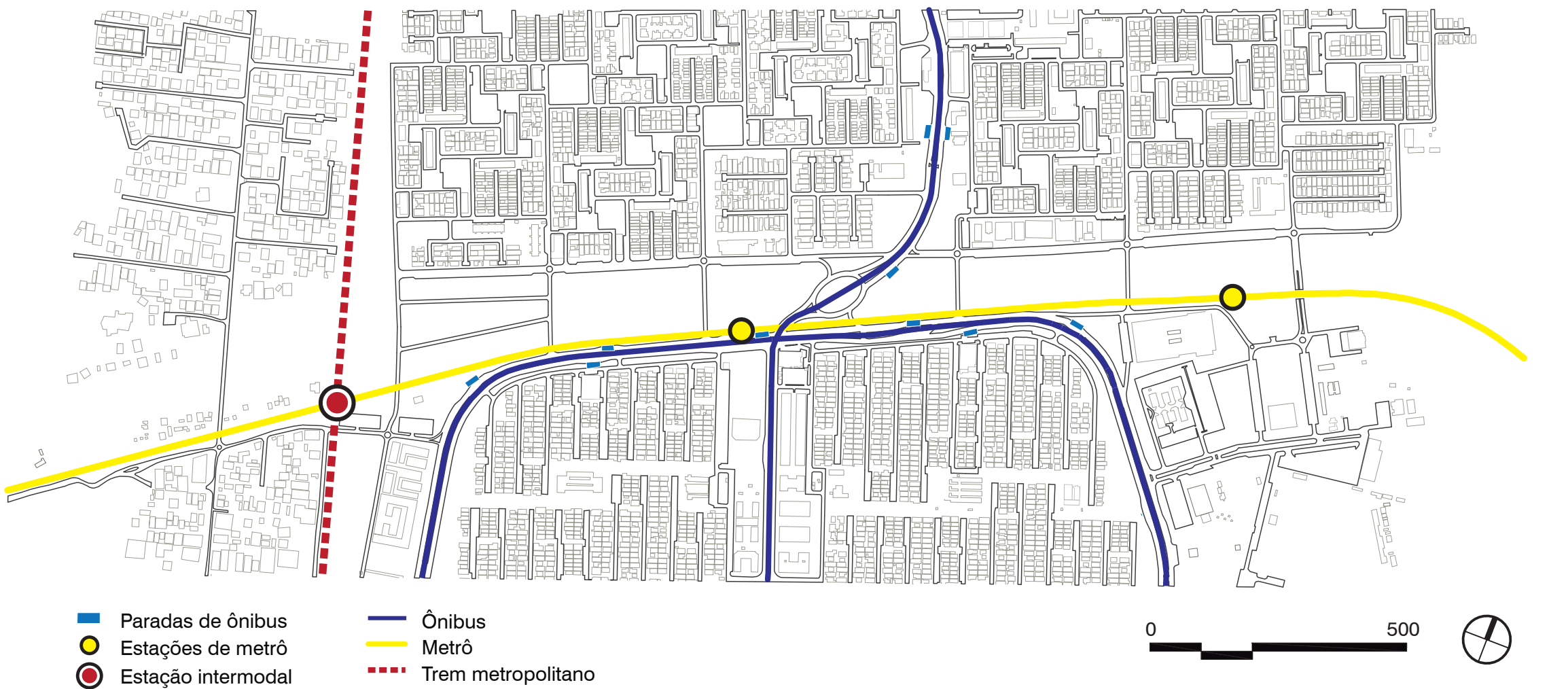
Traçado regulador



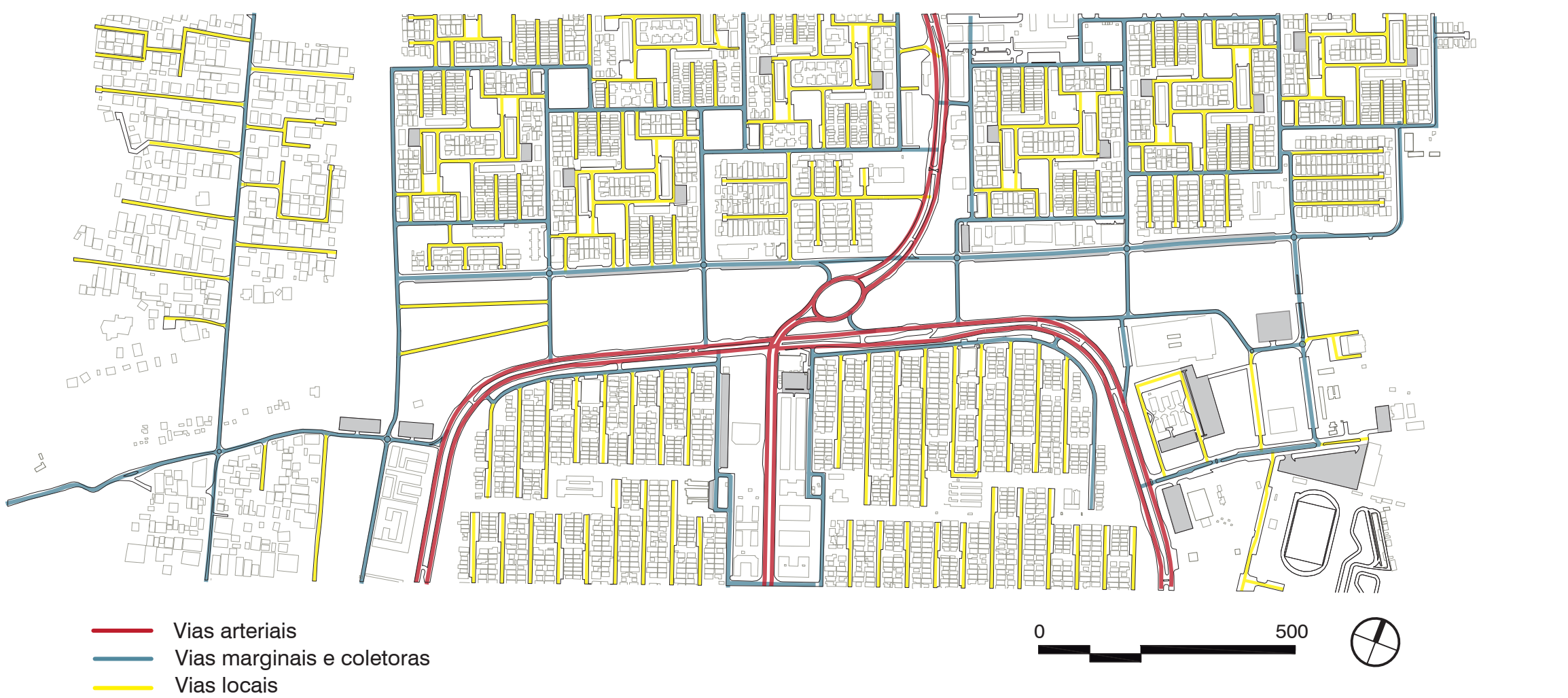
Sistema viário



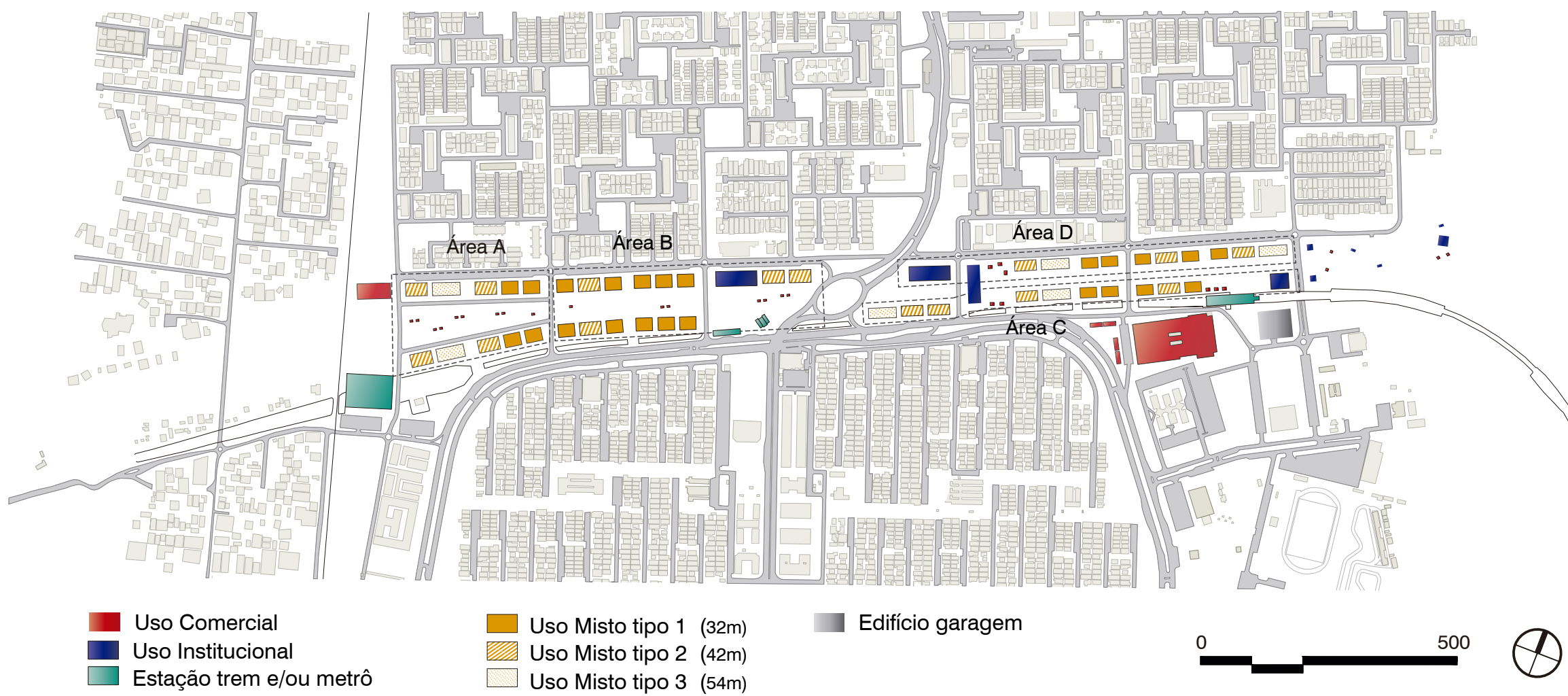
Transporte



Hierarquia viária



Usos e tipologias



Gabarito



Com o intuito de elevar ao máximo a permeabilidade do projeto, procurou-se identificar pontos de coincidência de aberturas (vias, calçadas, e travessias sobre o metrô) na malha urbana dos Guarás I e II. O parcelamento foi então proposto visando a manutenção destas aberturas, como se projeto permitisse “costurar” os dois lados que hoje apresentam pouca ou nenhuma interação. Além dos eixos transversais, foi estabelecido um grande eixo contínuo no sentido longitudinal que conecta as duas extremidades do projeto onde se encontram, de um lado a Estação intermodal e a vista para Águas Claras, e do outro, a Feira do Guará, a estação Feira e o Parque do Guará.

No sistema viário, a principal intervenção foi a proposta de **conexão direta** entre as avenidas centrais dos Guarás I e II. Além disto, as vias externas às quadras do Guará I foram prolongadas para aumentar os pontos de conexão das malhas viárias existentes. Também o viaduto onde o trilho do trem disputava o espaço com os carros, agora serve apenas ao trilho. Várias faixas de pedestres foram acrescentadas, ou reposicionadas. No balão central, semáforos permitem a travessia segura das pessoas e alguns segundos de contemplação aos motoristas parados.

Três importantes modais de transporte público coexistem nesta área, o que a torna extremamente interessante para a ocupação urbana, especialmente para oferta de trabalho e moradia. Linhas de ônibus percorrem as avenidas centrais e a av. Contorno do guará II, e as paradas ficam próximas a pontos de travessia de pedestres. Os nós da rede metro-ferroviária estão quase equidistantes, a aproximadamente 850 metros um do outro. A posição das estações foi determinante para a definição dos principais espaços públicos do projeto.

O mapa de hierarquia viária deixa transparecer com clareza a diferença entre as malhas viárias do Guará I e do Guará II. Um dos grande desafios do projeto foi estabelecer as conexões entre elas. Na última gleba à esquerda, já próxima a estação intermodal, pistas internas com sentido único de circulação foram propostas para permitir o acesso às garagens dos edifícios, facilitar a chegada até a estação, e diminuir a sensação de dispersão neste ponto onde o terreno é muito mais largo.

A posição e o tamanho dos lotes foram estabelecidos com o objetivo de manter máxima permeabilidade aos pedestres na área de projeto. Por isto, sua disposição não segue um ritmo único. Para tornar o projeto menos confuso, determinou-se 3 medidas padrão - 32m, 42m, e 54m - para os comprimentos dos lotes, e por isto estes se classificam em tipo 1 (32m), tipo 2 (42m) e tipo 3 (54m). Outros parâmetros como largura da projeção, altura máxima e garagem são definidos em função da área (A, B, C, ou D) onde o lote em questão está localizado.

O Guará mistura edifícios de várias alturas, porém quase todos com menos de 25 metros, salvo raríssimas exceções. O projeto foi delicado com o entorno, propondo que os edifícios mais altos se localizem na gleba onde a cota do terreno é mais baixa. Nenhum dos edifícios ultrapassa 21m, que é a altura dos prédios de 6 pavimentos no Guará II.

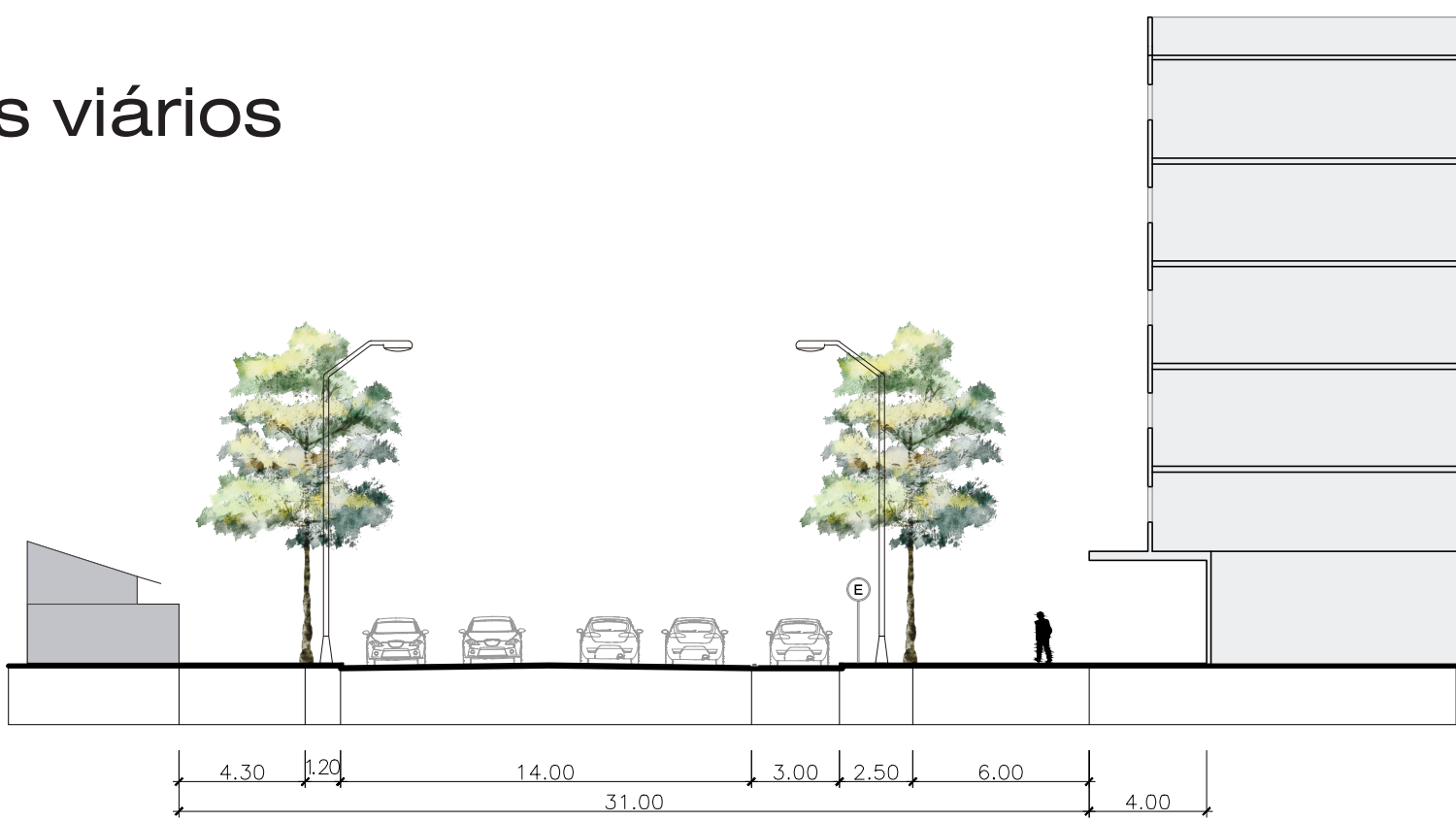


Vista do pilotis da Biblioteca olhando para o parque

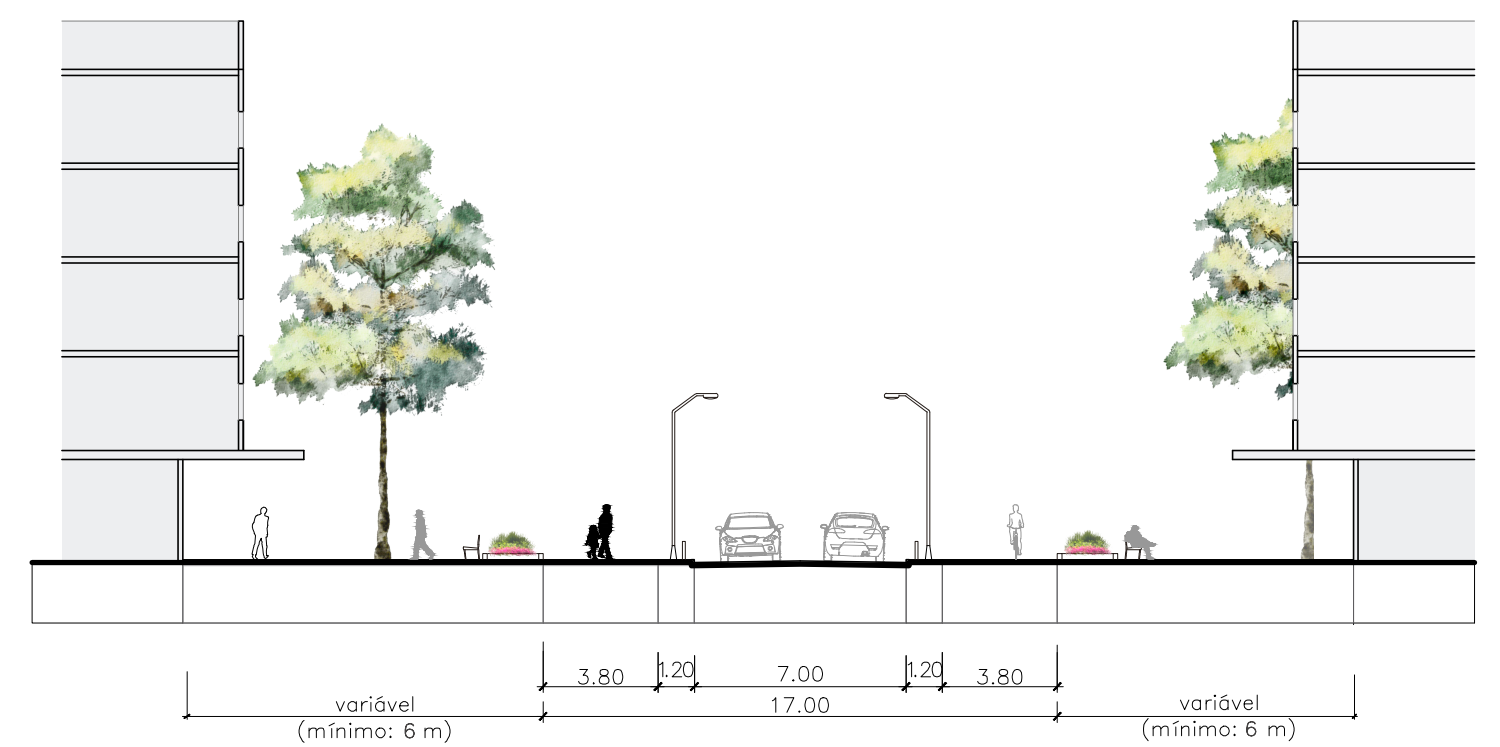


Vista para a entrada do Parque do Guará

Perfis viários

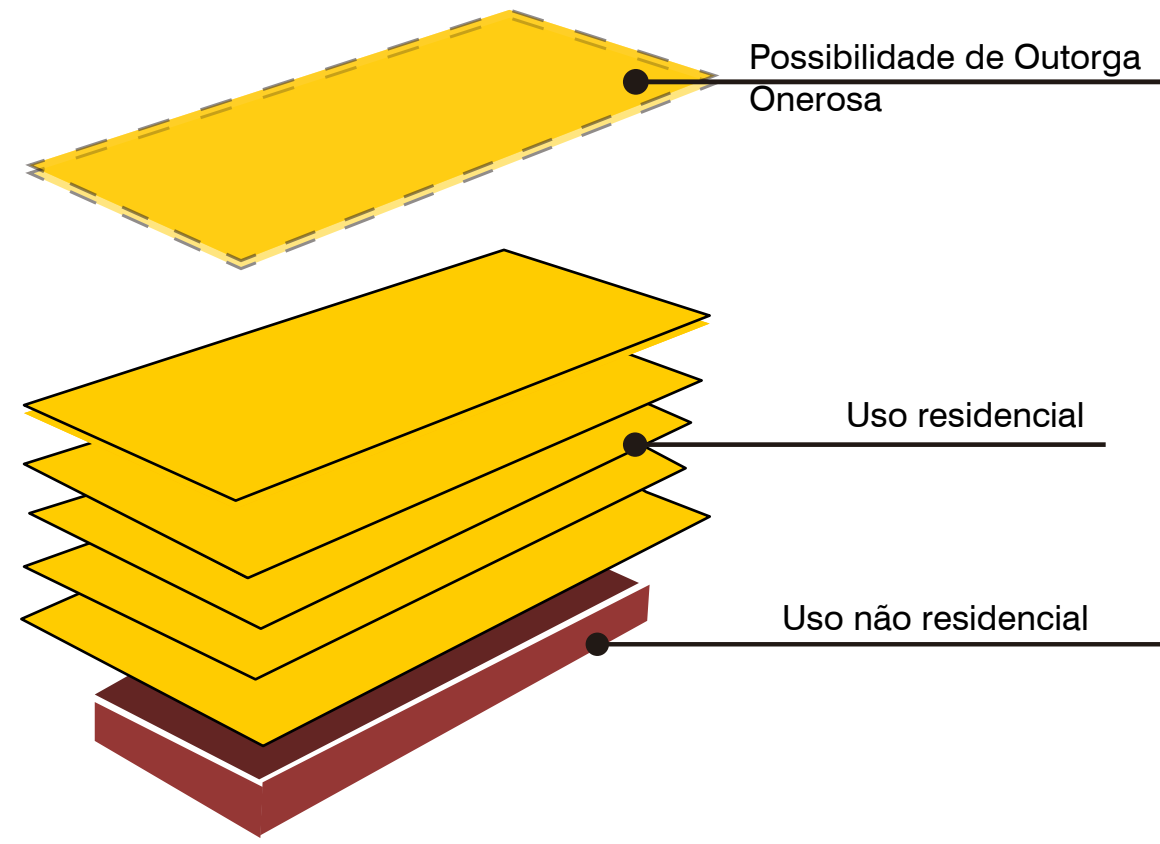


Via coletora periférica  
esc.: 1:250



Via coletora transversal  
esc.: 1:250

Tipologia e Usos



Esquema volumétrico com representação dos usos nas edificações de uso misto sem escala

Parâmetros Urbanísticos

	Lote	Qtde.	Área	Dimensões	Afastamentos (térreo)	Altura Máx.	Cf A básico	CfA máximo	Garagem
Área A	Tipo 01	4	800 m²	32m x 25m	2 m	21 m	4,5	6	2 pavs.
	Tipo 02	4	1050 m²	42m x 25m	2 m	21 m	4,5	6	2 pavs.
	Tipo 03	2	1350 m²	54m x 25m	2 m	21 m	4,5	6	2 pavs.
Área B	Tipo 01	10	800 m²	32m x 25m	2 m	18 m	4,5	6	2 pavs.
	Tipo 02	4	1050 m²	42m x 25m	2 m	18 m	4,5	6	2 pavs.
Área C	Tipo 01	4	640 m²	32m x 20m	2 m	18 m	5	6	-
	Tipo 02	4	840 m²	42m x 20m	2 m	18 m	5	6	-
	Tipo 03	2	1080 m²	54m x 20m	2 m	18 m	5	6	-
Área D	Tipo 01	5	640 m²	32m x 20m	2 m	18 m	5	6	3 pavs.
	Tipo 02	3	840 m²	42m x 20m	2 m	18 m	5	6	3 pavs.
	Tipo 03	2	1080 m²	54m x 20m	2 m	18 m	5	6	3 pavs.

